



tisková zpráva



20. srpna 2019

## Správa Chomutov prohlubuje spolupráci s ČVUT

**Téměř pětiletá spolupráce chomutovské správy Ředitelství silnic a dálnic ČR s Fakultou dopravní při ČVUT v tomto roce dosáhla výjimečného rozměru. Kmenoví zaměstnanci ČVUT FD Ústavu soudního znalectví v dopravě například identifikovali nehodové lokality na silnicích I. tříd v Ústeckém kraji a následně provedli výběr jedenácti míst, která je z pohledu bezpečnosti silničního provozu nutné neodkladně řešit. Zkraje roku také posoudili z důvodu plánovaných stavebních prací výběr nejvhodnější objízdné trasy pro převedení tranzitní automobilové dopravy ze silnice I/13 ve městě Bílina na ostatní silniční síť.**

Intenzivní spolupráce správy Chomutov s Fakultou dopravní při ČVUT začala v roce 2015, kdy ČVUT zpracovávalo bezpečnostní inspekci na primární silniční síti v ČR (celkem 2100 km). Na území Ústeckého kraje byly sledovány včetně dálnice D8 i silnice I/6, I/8, I/30 a I/63. Jeden z nejvýznamnějších přínosů této spolupráce lze spatřovat v podobě společného vývoje na webové aplikaci CEBASS neboli „Centrální Evidence Bezpečnostních Analýz Silniční Sítě“. Aplikace slouží nejen pro potřeby zpracování dat získaných při bezpečnostních inspekcích, ale i k jejich účinnému řízení, tj. pro prezentaci evidovaných rizik a jejich následnou eliminaci.


V letech 2016–2018 byla provedena dopravně-bezpečnostní prohlídka i zbylých silnic I. třídy na území Ústeckého kraje. Aktuálně je již tímto systematickým nástrojem zaměřeným na koncepční zvyšování bezpečnosti silničního provozu pravidelně monitorováno téměř 490 km silnic I. třídy.

Letos tedy bylo především identifikováno 11 míst, která je z pohledu bezpečnosti silničního provozu nutné neodkladně řešit. Mezi tyto lokality patří např. extravilánová křižovatka silnic I/13 x III/5 681, ale také i intravilánový úsek silnice I/30 v Ústí nad Labem – ul. Sociální péče. Primárním cílem při zpracování těchto dopravně-bezpečnostních posouzení je návrh takových sanačních opatření, která opětovně zajištění celospolečensky přijatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu, a to současně při preferenci tzv. jednoduchých řešení, která představují co nejnižší ekonomickou i administrativní zátěž pro správce komunikace.

V rámci posouzení možnosti převedení tranzitní automobilové dopravy ze silnice I/13 v Bílině byla zároveň formulována různorodá doporučení, která mají efektivně eliminovat mimořádné události v průběhu platnosti objízdných tras.

„V současné chvíli připravujeme ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT v Praze další projekt ke zvýšení bezpečnosti v dopravě. Chceme se soustředit na realizaci samostatných sjezdů s integrovanou deformační zónou,“ nastiňuje další vzájemnou spolupráci ředitel správy Chomutov

20. srpna 2019

 Martin Vidimský. Jedním z mnoha výstupů z provedených bezpečnostních inspekcí totiž je, že největší část dopravně-bezpečnostních závad podél silnic I. třídy tvoří pevné překážky. A právě, obvykle realizovaná kolmá tuhá čela sjezdů každoročně mají za následek výrazné zhoršení následků dopravních nehod. Správce komunikací se již nyní snaží tento způsob provedení kolmých čel nahrazovat zešíkmením (tzv. svahové čelo), avšak zde je spatřováno riziko v podobě katapultování vozidla a jeho následné převrácení na střeche. „Pokud vozidlo opustí vozovku, tak je nezbytné zajistit, aby se mohlo bezpečně vrátit zpět na komunikaci, resp. aby setrvalo v silničním příkopu, a nikoliv pokračovalo mimo bezpečnou zónu komunikace a narazilo do pevné překážky nebo se převrátilo na střeche“, zastává názor doc. Tomáš Mičunek, autor konstrukce, která byla vyvinuta v rámci vědecko-výzkumné činnosti a v současné době je patentově chráněna.

Vzájemnou spolupráci Fakulty dopravní ČVUT a ŘSD ČR Správy Chomutov lze z pohledu celospolečenského přínosu chápat pouze pozitivně. „Možnost uplatnění teoretických znalostí v praxi, je to, o co mnoho univerzit nejen v ČR, ale i na celém světě usiluje. Další vyplývající významný přínos ze vzájemné kooperace je v možnosti zapojení studentů v rámci jejich studia do těchto projektů“, je přesvědčen akademický pracovník Karel Kocián z Ústavu soudního znaleství v dopravě. Studenti jsou tak optimálním způsobem seznámeni s reálnými problémy a učí se je metodicky správně řešit. Právě tímto postupem lze vhodně připravit studenty na jejich profesní část života.



**Obrázek 1** – Ukázka z dynamického testu patentované konstrukce sjezdu - fáze před nárazem vozidla.



**Obrázek 2** – Ukázka z dynamického testu patentované konstrukce sjezdu - fáze po nárazu vozidla.